Autos inolvidables

8



ARGENTINOS



Renault 12 TS - 1976

Un francés de masas

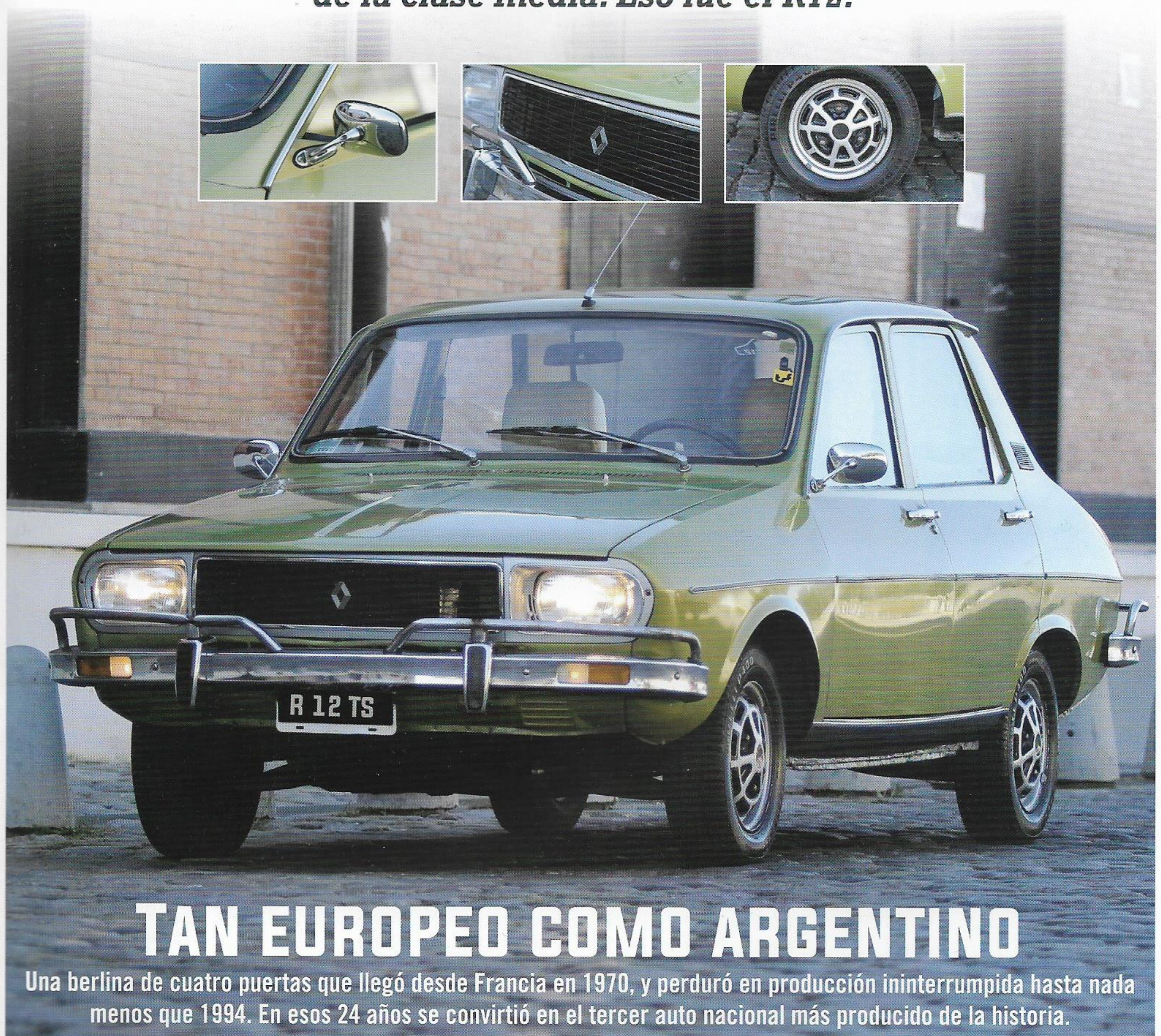




SALVAT

Renault 12

Veinticinco años en el mercado argentino en los setentas, ochentas y noventas no es para cualquier auto. Tiene que ser un modelo atractivo, de prestaciones y también al alcance del bolsillo de la clase media. Eso fue el R12.



TAN EUROPEO COMO ARGENTINO

Una berlina de cuatro puertas que llegó desde Francia en 1970, y perduró en producción ininterrumpida hasta nada menos que 1994. En esos 24 años se convirtió en el tercer auto nacional más producido de la historia.



La versión TS no cambió radicalmente el diseño del R12, pero sí logró modificar su espíritu. Gracias a un motor más grande, mejoró notablemente su comportamiento dinámico y se convirtió en un auto con aspiraciones algo más deportivas.

El R12 había llegado al país en 1970 y un par de años después ya estaba consolidado como un modelo de buenas prestaciones, estilo europeo y una gran relación precio producto. Era uno de los imbatibles del mercado. Para 1976 llegó esta versión TS, con un plus de potencia que daba un valor agregado a los atributos que lo hicieron reconocido en nuestro país. Más que conocido, en realidad es uno de los grandes modelos de nuestra industria, que pudo perdurar durante tres décadas (hasta 1994), como símbolo de confiabilidad y robustez. Una de las grandes virtudes de este TS fue que logró mejorar y convertirse en un mejor auto con algunos pocos cambios: un plus de potencia y algunos detalles estéticos. El motor creció 100 cc. de cilindrada, para pasar a tener 1.397 cc, con lo que la potencia pasó a 90 caballos. En la faceta estilística, la trompa era se rediseño por completo, luciendo un conjunto de marcos plásticos de color gris plata, y una parrilla que tomaba protagonismo por su contraste ya que era negra. El panel trasero pasó a ser de color negro mate, delimitado por una elegante moldura cromada. múltiple de admisión con retoques, todo para optimizar la performance y llevarla a un perfil más deportivo, con una velocidad máxima de casi 150 km/h. El conjunto de suspensiones también contribuía para el brillo de

CATEGORÍA

El TS fue el primer Renault argentino en tener disponible el aire acondicionado. Todo un símbolo de lo que representó el R12 en cuanto a confort.



CONFORT

Detalles de la consola central, con los comandos del equipo de calefacción y aire acondicionado. Abajo, los tres relojes detrás del volante. El del centro, dominante, es el velocímetro. Los otros son indicadores de combustible, temperatura, odómetro e indicador de luces, entre otros comandos.



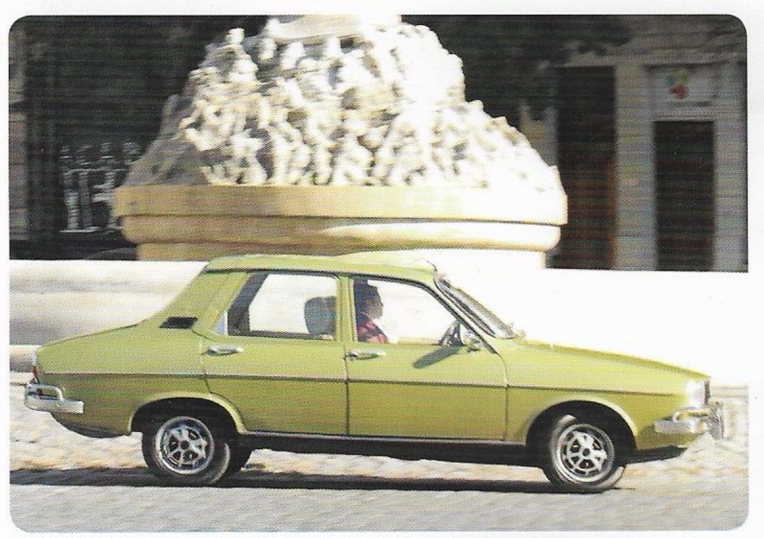


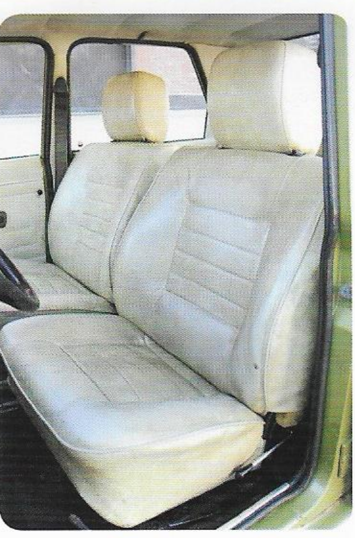
INTERIOR

La llave de contacto estaba sobre la derecha del volante, aunque demasiado cerca del panel en donde estaban los relojes de instrumentos. Fue una de las críticas del diseño interior.

Fue nueve veces el auto más vendido del año, cinco de las cuales se dieron en forma consecutiva. A nivel mundial se vendieron más de 2 millones de unidades.





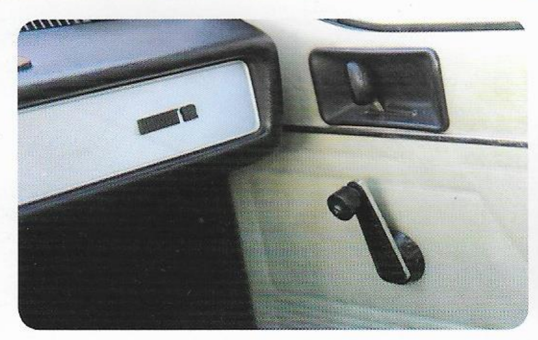


VALOR

Los tests de la época destacaban de manera unánime la posición de manejo como una de las principales virtudes del modelo, tanto por el buen diseño de la butaca como por el tamaño y el grip del volante.

EN DETALLE

Detrás de la palanca de cambios había un espacio portaobjetos, similar a una guantera. Arriba de ese lugar estaba el estéreo, no muy cerca del alcance del conductor.

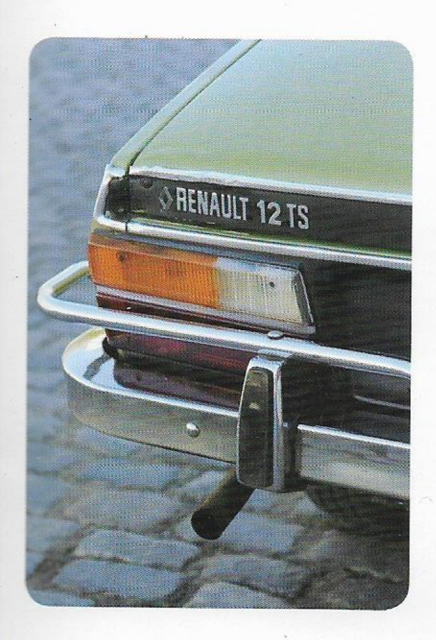


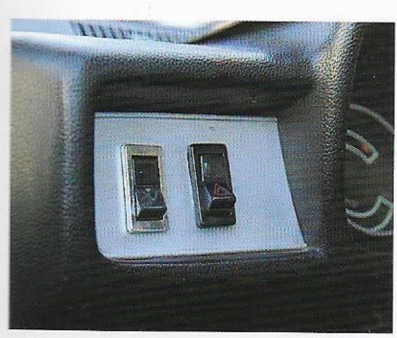


esta versión: un comportamiento dinámico extraordinario, capaz de adaptarse a todo tipo de caminos, con robustez y firmeza. A la altura de la performance estaban también los frenos, que se ocupaban de parar bien un auto que invitaba a acelerar. En síntesis, en la historia de este ecitoso modelo, el TS aparece como uno de los más recordados y celebrados por los fanáticos de la marca.



El diseño de las llantas es un sello característico del R12. Lo mismo que la rejilla en el parante trasero. Comandos de las luces sobre la izquierda del volante.





EMBLEMA DE LA FAMILIA ARGENTINA



R12 IKA

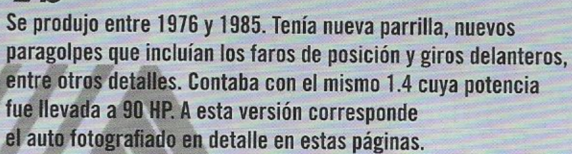
El Renault 12 aparecía en Argentina a principios de 1971, a imagen y semejanza de su par europeo. Su figura estilizada y muy aerodinámica sorprendió a todos, que estaban acostumbrados a autos de líneas más cuadradas. De tracción delantera, su motor era un cuatro cilindros en línea de 1.300 cc. y 60 caballos, con caja de cuarta. Se fabricó hasta 1976.

TL

En 1973 el R12 sufrió pequeños cambios estéticos en el exterior y en el habitáculo, y pasó a tener una sigla detrás del número de modelo. Su motor aumentó la cilindrada a 1.4 litro y la potencia a 72 caballos.







TS

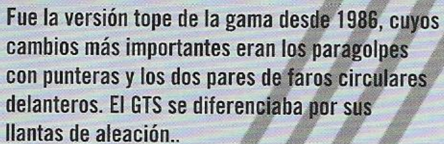
Se produjo entre 1976 y 1985. Tenía nueva parrilla, nuevos paragolpes que incluían los faros de posición y giros delanteros, entre otros detalles. Contaba con el mismo 1.4 cuya potencia fue llevada a 90 HP. A esta versión corresponde el auto fotografiado en detalle en estas páginas.





GTS

Fue la versión tope de la gama desde 1986, cuyos cambios más importantes eran los paragolpes con punteras y los dos pares de faros circulares delanteros. El GTS se diferenciaba por sus llantas de aleación..



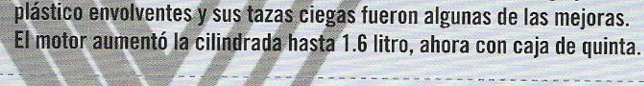






GTL

A partir de 1990 el R12 recibió sus últimos cambios. Los paragolpes de plástico envolventes y sus tazas ciegas fueron algunas de las mejoras. El motor aumentó la cilindrada hasta 1.6 litro, ahora con caja de quinta.

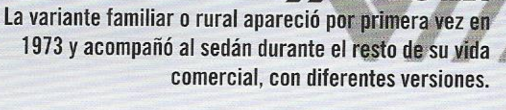






Break

La variante familiar o rural apareció por primera vez en 1973 y acompañó al sedán durante el resto de su vida comercial, con diferentes versiones.

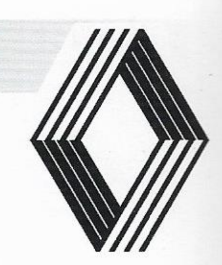






Alpine

La versión más deseada era la deportiva, cuyo propulsor de 1.397 cm³ con tapa de cilindros especial y carburador Solex, le posibilitaba superar los 170 km/h. Se produjeron sólo 493 unidades entre 1978 y 1980.



» TÉCNICA

Secretos de un modelo exitoso

La versión TS tuvo como principal virtud conservar los atributos que hicieron popular al R12, sumar algo de elegancia y mejorar todas sus prestaciones. Un equilibrio difícil de conseguir, que resultó aprobado con creces.



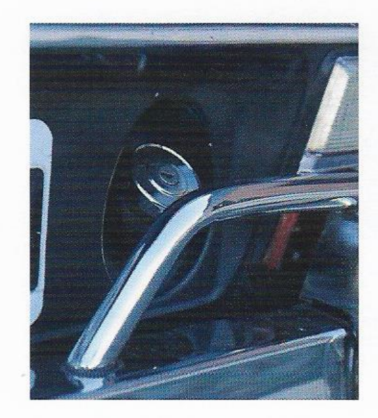
MOTOR

Un plus de potencia gracias a la nueva cilindrada de 1.400 cm^3. Además del nuevo múltiple de admisión, para llegar a una velocidad máxima de casi 150 km/h.



BAÚL

Muy buena capacidad de baúl, con espacio para el equipaje de cuatro personas.



COMBUSTIBLE

La tapa del tanque estaba en el panel de cola, a la derecha del portapatente. Una ubicación muy particular, aunque distintiva del R12.

VOLANTE

Uno de los cambios de esta versión es el nuevo diseño del volante, y algunos cambios en el instrumental, siempre con buena calidad de terminación. Llantas modernas.





» CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero, longitudinal. 4 cilindros en línea. Alimentación por carburador Solex 34.
Cilindrada: 1.397 cm3
Diámetro y carrera: 76 x 77 mm.
Relación de compresión: 9,5:1
Potencia: 90 HP a 5.500 rpm.
Torque: 12,7 kgm a 3.500 rpm.

TRANSMISIÓN
Embrague monodisco seco a diafragma 200 mm de diámetro.
Tracción delantera, caja de cuatro marchas sincronizadas y marcha atrás.
Relación final: 3,77:1.

SUSPENSIÓN
Delantera: independiente, a trapecio articulado. Resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de doble efecto y barra antirrolido.
Trasera: eje rígido de barra inercial, con barras reactoras longitudinales, triángulo reactor central, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de doble efecto y barra antirrolido. .

FRENOS
Delanteros, a disco. Traseros, a tambor.

FABRICANTE
Renault Argentina SA

VELOCIDAD MÁXIMA
149 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 15,3 segundos

FRENADO
100 km/h a 0: 55 metros

CONSUMO
Promedio: 9,1 km/l

FAROS

Las luces delanteras fueron integrados a la parrilla, como parte del nuevo diseño de la trompa. Fue uno de los pocos cambios estéticos que tuvo esta versión TS. Las traseras también tenían nuevo diseño.



DIMENSIONES

El TS medía 4.375 mm de largo, 1.635 mm de ancho y 1.435 mm de alto. La distancia entre ejes era de 2.441 mm y el peso total, 922 kilos.

Se produjeron 444.045 unidades, lo que lo posiciona en el tercer lugar de los más producidos, detrás del Peugeot 504 y el Ford Falcon.



Ecos de la calidad total

IKA RENAULT

La del rombo es una de las compañías más longevas de todo el mundo, atravesando nada menos que tres siglos. Fue fundada en 1899 por tres hermanos de apellido Renault. Louis estaba a la cabeza y a cargo de la parte técnica, con Fernand y Marcel ocupándose de lo demás. La empresa se convirtió en un gigante industrial cuyo papel principal en el concierto mundial quedó rubricado con la alianza hecha con Nissan en 1999.



Renault fue desembarcando de a poco en Argentina. El primer paso fue la firma de un contrato de licencia y asistencia técnica entre la Régie Nationale des Usines Renault e Industrias Kaiser Argentina (IKA). Al año siguiente en Santa Isabel (Córdoba) comenzaba a fabricarse el Dauphine, primer modelo de la marca hecho en el país, y la compañía seguía la modalidad de hacer convenios con empresas de otro países para producir sus productos. Así se lanzaban el Bergantín (era el Alfa Romeo 1900; 1960), el Renault Gordini (1962), los Rambler (acuerdo con la American Motors Company en 1962), la pick-up Gladiator (de la Kaiser Motors Corporation, 1963), el R4 (1963) y el Torino (era un Rambler rediseñado por Pininfarina, 1966). El segundo paso fue la adquisición de la mayoría del paquete accionario de IKA, en 1967, dando origen a IKA-Renault. Para 1972 Santa Isabel era la fábrica automotriz integrada de mayor capacidad del país, contando ya con 274.700 m^2 de superficie cubierta. Además del R12, por esos años salía también el R6 desde 1969. En 1976 nacía Renault Argentina, ya que la compañía francesa adquiría las acciones de Kaiser-Jeep y American Motors. Su primer gran producto fue el R18, que rompió todos los moldes al sorprender por su robustez y nivel de equipamiento (1980). La cupé Fuego (1982) no se quedó a atrás, pasando a ser el auto de producción nacional más veloz. En 1992 la casa matriz se alejó de las operaciones y durante cinco años las asumió CIADEA. Cuando en 1997 reapareció en escena Renault Argentina S.A., la compañía ya estaba inmersa en plena globalización, bajo cuyas normas hoy trabaja la industria automotriz. El próximo desafío es la producción de tres pick-ups medianas de una tonelada; sobre la misma plataforma saldrán una con la marca Renault, otra con el logo de Nissan y la restante con la estrella en su capó.

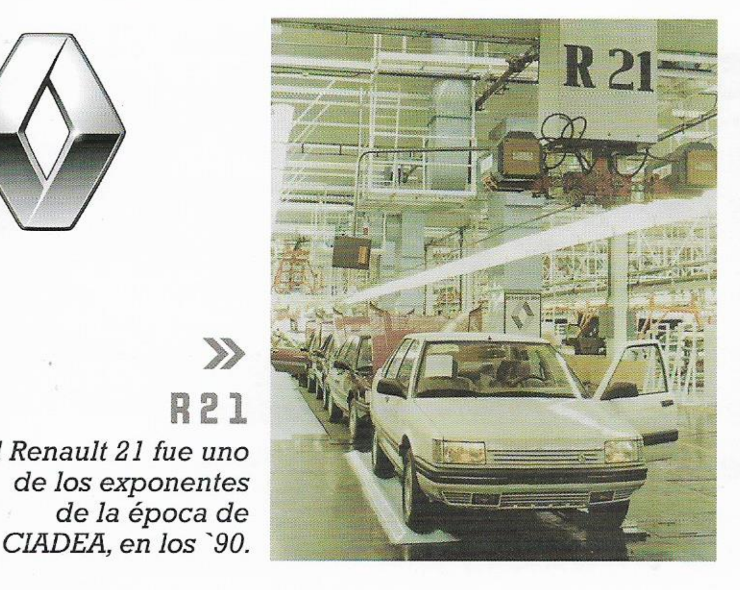


AUTOMATIZACION

La llegada del Clio trajo un alto grado de automatización en el proceso industrial, con grandes inversiones en Santa Isabel. Primero entraron en funcionamiento cuatro robots soldadores, a los que se les sumaron 12 con el Mégane.

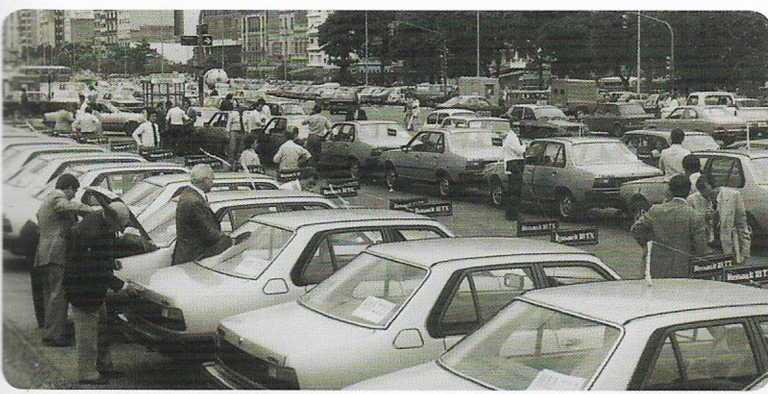
El año 2017 deparará un gran capítulo para Renault, porque en Santa Isabel fabricará su primera pick-up de una tonelada, ya bautizada como Alaskan.

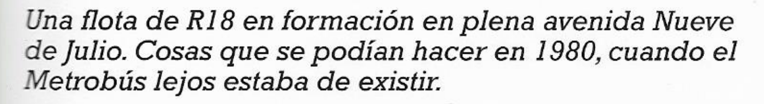




R21

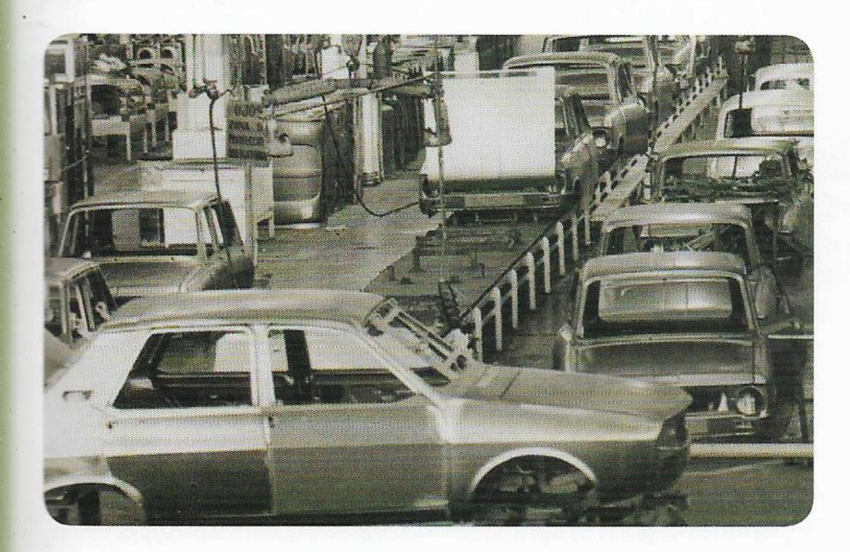
El Renault 21 fue uno de los exponentes de la época de CIADEA, en los `90.





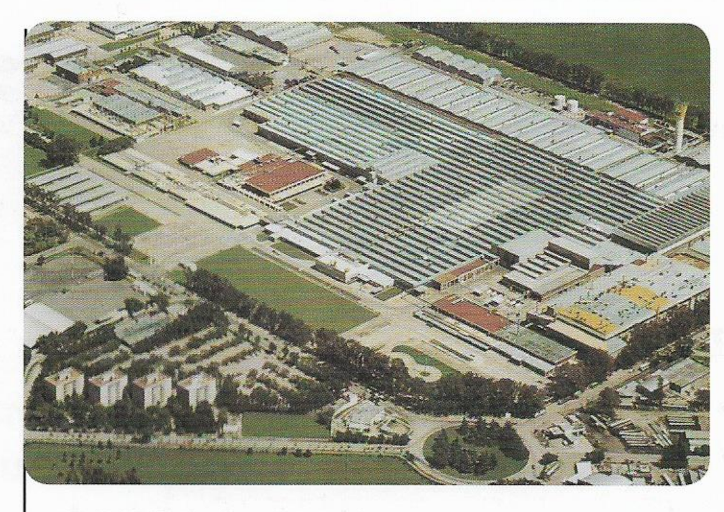
BAJO LA VIGILANCIA DEL OBELISCO

Una flota de R18 en formación en plena avenida Nueve de Julio. Cosas que se podían hacer en 1980, cuando el Metrobús lejos estaba de existir.



MONTAJE

Carrocerías de R12, R4 y R6 sobre la misma línea de montaje. Tres modelos fabricados durante décadas en Santa Isabel.



SANTA ISABEL

La fábrica de Renault está en Santa Isabel (Córdoba). Es la misma que fuera inaugurada en 1955 por Industrias Kaiser Argentina (IKA), compañía que después iría a ser comprada en etapas por la casa francesa. Foto aérea de 2004.



TRES MILLONES DE AUTOS

En febrero de 2016 Renault fabricó la unidad número 3.000.000 en nuestro país: honor que recayó en un Fluence GT rojo. Últimamente en Córdoba también se produjeron el Symbol (desde 2008), el Clio Mio (2012) y Kangoo (2014).



Folleto del R4, fabricado entre 1963 y 1987.



Sinónimo de rally

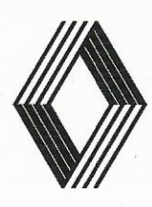
Con una década dorada entre fines de los '70 y principios de los '80, el modelo insignia del rombo tiene bien ganado su capítulo en el automovilismo argentino. Fuera de pista, en el ripio y en el barro, un peso pesado de verdad.



Solo un 'duro' podía superar esas pruebas. Además era notable su fortaleza, pese a su baja cilindrada. Parecía que en vez de ruedas tenía manos." Con esa genial frase, Gabriel Raies, implacable al volante del Renault 12 en aquel campeonato de rally argentino logrado en 1982, definía por aquellos tiempos la robustez de este auto que, cuando se bajaba del asfalto y pasaba a la tierra, se transformaba en una verdadera máquina de competición. A nivel nacional, los seis títulos obtenidos por el R12 en la especialidad reina de los caminos de ripio sellaron una etapa que convirtió al resto de los competidores en meros testigos de su imbatibilidad. El primero fue de Ernesto Soto, en 1980 (Clase B), pero hubo más. En el 82 se consagraron Antonio Buigas (Clase 6) y Carlos Céliz (Clase 11); en el 83 Céliz repitió la celebración (Clase 2); en el 84 fue otra vez el turno del cordobés Raies (Clase 2) y en el 85 cerró su campaña victoriosa Miguel Torrás (coronado en la Clase 2). De todos modos, cualquier fanático del modelo sabe que debe bajar el martillo de la contundencia ante la consulta sobre el logro deportivo más importante de este vehículo: la "Vuelta de América del Sur" de 1978. En esa oportunidad, el Renault 12 TS del recordado Jorge Raúl Recalde se quedó con la categoría "B" de aquél duro Rally Internacional. La competencia arrancó en Buenos Aires, pasó por Uruguay, Paraguay, Brasil, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile, para volver a tierra criolla después de 39 días y 28.592 kilómetros. La hazaña del "Cóndor de Traslasierra" tuvo un ladero de lujo: Jorge Baruscotti. Ambos superaron nada menos que a varios Mercedes-Benz. Mano a mano con los representantes de la categoría mayor, con motores de hasta 2 litros, el R12 llevó al límite su propulsor de 1.400 cm³ y se metió sexto en una virtual clasificación general.

SOTO Y EL CODASUR

El brazo sudamericano del Rally Mundial se llamó Codasur. El binomio Soto-Silva obtuvo un meritorio cuarto puesto en la general de la edición 1981, tras adjudicarse el Grupo 1.



RENAULT 12 GORDINI

Amadeo Gordini también le metió mano al R12, haciéndolo lucir en el deporte motor. Con la típica franja blanca que recorría su carrocería y una pequeña toma de aire en el capó, montaba un impulsor de 1.565 cm³, con dos Weber que le entregaban 125 CV. Además, tenía discos en las cuatro ruedas y caja de cambios de cinco velocidades. Entre 1970 y 1974 sólo se fabricaron 5.188 unidades.



Las imágenes de este R12 Gordini son contemporáneas. Fueron tomadas en el Rally de Montecarlo Histórico de 2015, donde se lo pudo ver haciendo de las suyas sobre piso totalmente helado, como en sus buenas épocas.

